

研究論文**江戸期における浦賀の役割の変遷****The Role Transitions of Uruga Port in Tokugawa Era**

諸橋正幸* Masayuki MOROHASHI

From the historical point of view, there are so many cases of town's vicissitudes being influenced by the routes of physical distribution decided by the political, economic and/or technological environments of that time. We focused on the vicissitudes of Uruga port throughout Tokugawa Era. More than 250 years, Uruga had been highlighted, but sequentially playing three different roles: the Tokugawa's commerce base to America where Spain dominated at that time in the age of exploration, then the chokepoint to Edo Bay to control the product distribution for stabilizing the prices after closing of Japan, and at the Tokugawas' final stage (just before the opening of Japan) the most important *point d'appui* to guard the Capital from the great powers such as USA, UK, France and Russia. In this paper, we discuss the role transitions of Uruga from the historical evidences.

Keywords: Tokugawa Era, Uruga Port, age of exploration and Japan, maritime routes, coast guarding of Edo Bay, closing/opening of Japan

1. はじめに

江戸期はいわゆる「鎖国」の時代といわれ、諸外国、特に、オランダを除く西洋諸国に対して隔絶された環境の中で泰平を謳歌したと言われている。しかしながら、こうした環境が幕府の一存だけで成立したわけではない。当然のことながら、ヨーロッパ列強の影響はあったわけであるし、幕府がそれに無頓着でいたわけでもない。

戦国時代の群雄割拠の時代を経て徳川氏が政権を握るようになってから、政治の中心は江戸に移る事になるが、この新たな政治・経済の拠点が、日本全土のみならず海外とどう関わり、時代の変遷に伴ってどう変化してきたかを、江戸への出入口として位置付けられる三浦半島（江戸湾の出入口）、特に、奉行所が置かれることになる浦賀を中心に見ていく。

幕府の外交・経済政策の変化を中心にこの時代を区分するならば、

*多摩大学経営情報学部 School of Management and Information Sciences, Tama University

- (A) 家康・秀忠時代の対外貿易（1590-1639 年）
- (B) 家光以降の鎖国政策以降の自給自足体制、および、河村瑞賢による東廻り・西廻り航路の整備による国内流通航路の開拓による海運業の隆盛（1639-1792 年）
- (C) 米露による新交易ルート開拓に伴う開国圧力（1792-1868 年）

に分けられる。本稿では、これらの時代潮流に影響されて、浦賀の役割がどう変化していったかを見るとともに、現在の世界潮流の中で、浦賀を含む広域多摩地域（多摩郡および相模国東部）の置かれた位置付けを再考し、あるべき姿を考察する。

2. 大航海時代のアジア

日本の動きを見るに先立って、アジア進出に乗り出す西ヨーロッパの動きを概観する。

2. 1 大航海時代の到来とインド洋

西ヨーロッパの勢力がアジアに進出するきっかけは、ポルトガル王マヌエル 1 世の命を受けてアフリカ回りの新航路を開きインド発見を果たしたヴァスコ・ダ・ガマ（第 1 回航海 1498-9 年、日本では戦国時代）である。当時ヨーロッパでは貴重品であった胡椒等の香辛料を輸入するにあたって、オスマン帝国が支配する陸路を避けたルートを開拓することが主な使命であったが、レコンキスタ（1492 年）の熱気が冷めやらぬイベリア半島の空気を反映して、中東イスラム圏の東にある（との願望を動機とした）キリスト教国探し⁽¹⁾と、それらの国々との直接取引も期待されていた。このことが、後にイエズス会修道士を先頭に立てた日本での拠点造りに繋がり（1549 年・天文 18、ザビエル来日）、豊臣、徳川によるポルトガル人追放の決断へと進んでいくことになる。

ガマの到着地であったインド洋沿岸（アフリカ東海岸からインド亜大陸を経てマレー半島に到る沿岸域）は、当時、オスマン、サファヴィー両イスラム帝国やインド亜大陸のムガル帝国のような強大な国々（羽田, 2007 で言うところの「陸の帝国」）が大陸側に存在していたにもかかわらず、これら諸国が直接海域貿易に携わることはなく、雑多な宗教や人種の混在する商人たちからなる自然発生的な交易市場が形成されていた。もちろん、実際に交易が行われる港町には、そこを支配する小領主や帝国から派遣された役人が存在し、物資の出入りに対して税が課せられていたが、彼ら自身が自ら海運に携わることはなく、個々の商人に対する商業活動を統制・管理することにはまったく関心を示さなかった。

ヨーロッパから持ち込んだ商品がインド洋ではほとんど無価値であることを知ったガマをはじめとするポルトガル人は、武力（大砲と鉄砲）による掠奪という手段でこの自由市場に割り込むと同時に、海軍力の優位さを利用してカルタス制度（海上交易に対する徴税と安全保障）を導入し、インド洋という国家権力の空白地帯に、ごく短い期間で制海権を確立した（「陸の帝国」に対抗する「海の帝国」）。

もっとも、個々のポルトガル戦艦の武力は強力であったが、インド洋全体を監視するほ

どの数はなかったため⁽²⁾、図 2-1 にあるように大型船舶の入津が可能な主要港に要塞を築き、ここを拠点として交易管理を行った。カルタス制度が「陸の帝国」の管理と異なる点は、ポルトガル管理下それぞれの湊での船（商品）の出入り管理を行うばかりではなく、カルタス（交易許可証）をもとに商人自体の洋上活動をチェックし、カルタスのない船と積荷を没収したことである。

インド洋一帯の交易管理による収益によって（ときには略奪行為によって）手に入れた香辛料を本国へ持ち帰り、さらなる利益を得るポルトガル式ビジネスの利潤は莫大ではあったが、最大の難点は、本国から派遣される船（戦艦）、武器、人員の確保と、それを可能にする資金調達（リターンまでの期間が長い先行投資）であった。ポルトガルのようなヨーロッパの小王国がこれらの調達を国内だけで行うには無理があり、このことが、一王国を超えた技術集団（主に造船技術は当時スペインの領国であったオランダが優れていた）や資本（投資家）の結集を前提とする会社組織（イギリス、オランダの東インド会社）の追随を許し、彼らの力を強める結果となった。

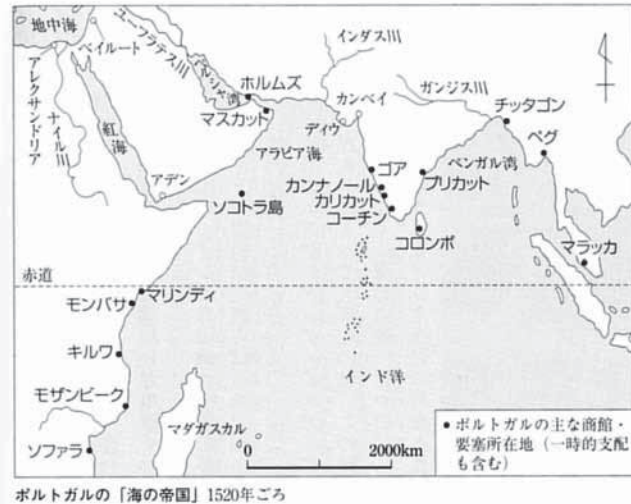


図 2-1 ポルトガルによる主要港支配
(羽田, 2007, p.58 掲載の図)

2. 2 東アジアの海へ

丁子、ナツメグ、メースといった胡椒よりも高級な香辛料の産地であり、かつ、陶磁器や絹などヨーロッパで高く売れる商品を産出する中国にも近い東南アジアを目指し、マラッカ海峡を抜けて東アジア海域（当時のヨーロッパ人から見ると東インド）へ侵攻したポルトガルだったが、ここではインド洋での戦法は成功しなかった⁽³⁾。その理由としては、

- ・ 16 世紀にはまだ強大な軍事力を誇っていた明帝国の朝貢制度と海禁政策によって、中国との正式交易が極端に制限されていたこと
- ・ この明の厳しい制約を逃れるようにして活動していた密貿易集団（倭寇）が戦力的にも非常に強力だったこと
- ・ 多数の複雑な島嶼を抱え人口も多い東アジア海域では、少数の艦隊による管理が不可能であったこと（図 2-2 参照）
- ・ ポルトガル以外のヨーロッパ勢力（ポルトガルの後を追って進入してきたイギリスやオランダ、メキシコから太平洋を越えてフィリピンに到達したスペインなど）の参入により、一国による独占支配が不可能になっていたこと
- ・ モルッカ諸島の丁子のような他の地域では生産できない特産品を扱う商人集団

(後に華僑として知られるようになる中国人も多く含まれる) が古くから交易特権を持っており、強引に割り込む新興集団に激しく対抗したことなどが考えられる。事実、ヨーロッパという新たな輸出市場の出現で、東南アジア海域の香辛料輸出は飛躍的に高まり、交易に従事する商人たちも、日本人を含めて多数になった(この時代の東南アジア沿海における貿易品と取引量に関する研究は、Reid, 1993, Chap.1に詳しい)。そのため、ヨーロッパからの侵入者も現地政権との妥協を探る形での商業活動に移りつつ、自己の戦力増強⁽⁴⁾と相対的に弱い地域を狙った拠点造りの試みを繰り返す戦略に転換し、その勢力が日本に到達する頃には武力一辺倒という強引な手法は取られなくなっていた(むしろ、日本に上陸するスペイン人は、プロテスタントの台頭で再燃したレコンキスタの熱狂でキリスト教布教に専心する宣教師⁽⁵⁾たちが先頭に立つ)。



図 2-2 1600 年頃の東南アジアの政治的中心地
(Reid, 1988, p.9 掲載の図)

また、ヨーロッパ諸国の海外拡張は国王主導という形ではなく、野心を持った個人が君主をスポンサーにして海外で一攫千金を狙う仲間を集めて遠征に出る形だったため、軍隊による遠征とは異なり、艦隊構成員(船員)の、君主(スポンサー)に対する帰属意識が希薄であった。特に、マラッカを越えて、多くの手強い敵対者に遭遇するようになると、仲間を裏切って敵側についたり、現地のマレー人、ジャワ人、中国人や日本人などと組んで独自の商業活動をする者も多くなる。種子島への鉄砲伝来(1542年・天文11)も、実は、平戸を活動拠点のひとつとする倭寇⁽⁶⁾の頭目王直のジャンク船に乗っていたポルトガル人がもたらしたものであった(永積, 2001, p.24)。

3. 家康の外交政策と浦賀の役割

ここでは、第1章で挙げた項目(A)「家康・秀忠時代の対外貿易」に焦点を当てて論ずる。大航海時代の幕開けにおけるヴァスコ・ダ・ガマのインド洋進出に始まり、西ヨーロッパ勢力が東アジア海域から日本にまでその触手を伸ばす動きに対する日本＝徳川政権（徳川家康から家光まで）側の対処を追ってみる。

3. 1 家康の政策と浦賀

ポルトガルを先頭に海外商人が殺到した戦国時代後期の日本における対外交易窓口は西日本、とくに九州に多く、ここを領地とする西国の戦国大名は硝石や鉛の輸入を目的に積極的な交易活動を展開した（日本に向けて東シナ海を北上する船が最初に出会う陸地が九州になるのは、ごく自然なことである）。

関ヶ原の戦いを契機として、東に基盤を置く徳川氏が実質的に全国支配を確立すると、家康独自の対外政策が垣間見られるようになる。このとき、家康がとった施策をみると、以下の2点が並行して行われたように見える。

- ・ 西国大名からの権益剥奪（対外交易窓口を徳川家の直轄とし、各大名が勝手に動くことを禁ずる）と徳川氏を国の代表（国王）とする貿易統制
- ・ 徳川家自身による新たな交易先の開拓（徳川家領地内に貿易拠点を新設する）

第一の施策は、朱印船貿易と東アジア海域勢力との交易窓口を最終的に長崎に集約する4口体制であるが、本稿で取り上げる浦賀の役割とは直接の関連を持たないので、これ以上の言及はせず、ここでは第二の施策について述べる。

新たな交易先として家康が注目したのは、ヌエバ・エスパニャ（スペイン領メキシコ）であった。当時、スペインはマニラ（フィリピン）——アカプルコ（メキシコ）間の太平洋航路を開拓し、マニラを基地として東アジア海域の貿易に参入していた。多くの西国大名が、対スペイン貿易として呂宋（フィリピンのルソン島）と長崎との航路にのみ注目していた中、家康は直接アカプルコとの交易を目論んだようである。このスペインが独占していた太平洋航路に参入するための布石が3つある。

第1の布石は、水軍の増強である。もっとも、当初は対外交易というより西国大名の強力な水軍に対抗するための措置だったと思われるが、武田氏滅亡後に、武田水軍の将向井正綱を徳川家臣団に迎えている⁽⁷⁾。向井家は伊勢の出で、戦国時代には東海沿岸に拠点を構えて

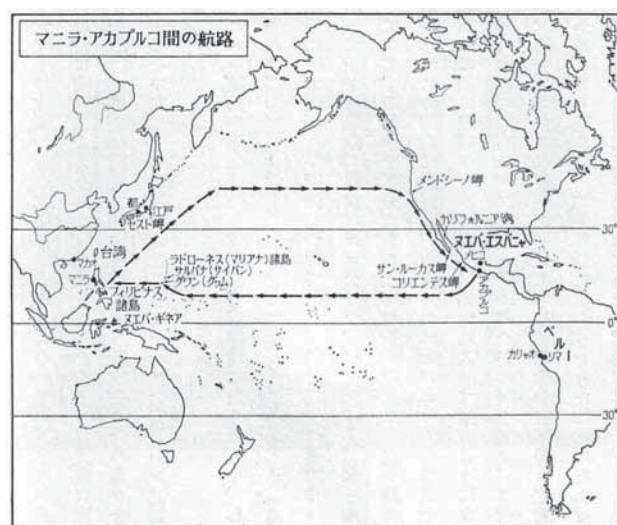


図 3-1 マニラ・アカプルコ航路
(モルガ, 1966, p.412 掲載の図)

いたが、父正重のときに今川氏に仕えた（今川水軍）。その後、1572年（元龜3）に武田水軍に迎えられ、正綱はそこで父の跡を継いで、北条軍との船戦に活躍したことが『甲陽軍艦』（磯貝・服部，1976，下巻 p.394-396）に記されている。なお、この戦の様子は、敵方の記録『北條五代記』（橋本，1940，p.168-170）にもえがかれている。武田氏滅亡（1582年3月・天正10）の3ヵ月後に、正綱は、はやくも徳川家に迎えられ（鈴木，1998）、1590年（天正18）に家康が江戸に入府すると、すぐに船手奉行として江戸湾警備の任に就いた。この時、三崎と走水の2ヶ所に詰所を置き船改めを開始している。正綱の息子忠勝は、1616年（元和2）に、徳川秀忠の命で三崎まで見通せる湊として下田を選び、ここに奉行所を設置した。これによって、下田・三崎・走水を結ぶ江戸湾防衛ラインを完成させたが、さらに伊東で多くの軍船および洋式外航船の建造にも携わる（徳川家の御座船『安宅丸』、アダムスとの協力による『サン・ベナベンチュラ号』^{あたく}（8）など）。

第2の布石は、外洋船建造技術の導入である。徳川家の貿易港に浦賀をあてスペイン船を招致すると同時に、伊豆の伊東で洋式外航船の建造にあたる（その意思を示す明確な証拠はないがそう推測できる）。その造船技術導入に関して、家康は2つの可能性を追究した。

1つは、1600年（慶長5）、大分臼杵湾に到着したオランダ船リーフデ号⁹の確保・没収と船員ウィリアム・アダムスの採用（異国人旗本として浦賀に接する逸見村に知行地を与えている）で、若いころ故国イギリスの造船所で働いていた経験を生かし伊東で造船を行うことを家康に命じられている。アダムスはリーフデ号の部材を利用して80トンと120トンの2艘を建造した。その船型について、海事史家の石井謙治はガレオン船だろうと推測している（石井，1995b，p.63）が、アダムスの造船技術に関する造詣の度合いからそれよりも小型で構造の簡単なバーク船と推測する研究者もいる（山形，2004，p.150）。

もう1つの可能性は、直接スペイン側と交渉することであるが、1595-1603年の間、植民地審議官としてマニラに駐留していたアントニオ・デ・モルガの遺した『フィリピン諸島誌』によると、秀吉時代に日本に潜伏していた修道士ヘロニモ・デ・ヘススに対し、家康は「造船および鉱山技術者の提供」をマニラに伝えさせたという（モルガ，1966，p.184-188）。それに対するモルガの対応は、

内府様[徳川家康]と友好関係を持つことはよいことでもあり、大いに利益になることでもある（p.225）

が、

フィリピン諸島が常に日本との関係において持って来た最大の安全性は日本人が帆船を持っておらず、航海にも通じていないということであり、彼らが今までマニラを攻撃しようと計画しながらも常にこの障害によって果たしえなかったわけであり、従って職人と技師を派遣して彼らのためにエスパニヤ人と同じ帆船を建造しその建造方法を教えることは、彼らにエスパニヤ人を亡ぼすために必要な武器を与えることであるし、また彼らがヌエバ・エスパニヤへ航行し、長い航海を行うということは非常に重大な不都合をもたらすものとなるであろう…（p.225-226）

とする見解から、すぐに返事はせずに問題を先延ばしするというものであった。1609年（慶長14）9月、アカプルコを目指していたスペイン船サン・フランシスコ号が房州岩和田海岸（現千葉県御宿）沖で座礁し、たまたま乗船していた前フィリピン臨時総督のドン・ロドリゴ・ビベロと接触できたことをきっかけに、家康は再び先の提案をスペイン側に伝えた。この書状を携えたビベロ一行を送り出すため、家康は、アダムスの建造した120トンの船を貸与する。この船はサン・ベナベンチュラと名付けられ1610年（慶長15）6月浦賀を出帆し、無事アカプルコに到着している（太平洋を横断した初めての日本製建造船）。翌1611年（慶長16）、その答礼使節という形で浦賀に来航したセバスチャン・ビスカイノは、幕府の要請に対し明確な返答をしなかった（国王の返書を得るには時間がかかるという理由）が、その代わりに、家康・秀忠の要請に従い100トンのサン・セバスチャン号を伊東で造り、1612年（慶長17）浦賀から出る日本使節の派遣団を乗せた。しかし、この船は港を出たところで破船している。また、1613年（慶長18）には、伊達正宗による支倉常長を正使とする遣欧使節団が月の浦（現宮城県石巻市）を出帆するが、このとき使用されたサン・ファン・パウティスタ号の建造には幕府の船手奉行向井将監忠勝とともに、ビスカイノも関わっている⁽¹⁰⁾。

表 3-1 東アジアへ流れ込む銀・金の量（Reid, 1993, p.27 の表 3 より）

※ちなみに、東アジア最大の銀輸入国は中国

	ポルトガル	オランダ	イギリス	スペイン（マニラ）	日本
1580-1590	8.6			4.0	30
1591-1600	?			2.7	40
1601-1610	5.9	5.7	1.3	12.0	80
1611-1620	4.7	10.9	4.7	19.4	110
1621-1630	4.4	12.7	7.7	23.1	130
1631-1640		8.7	5.5	18.4	130
1641-1650		9.5	?	10.1	70
1651-1660		8.6	?	9.0	50
1661-1670		11.8	9.9	8.0	40

（単位：銀換算のトン数）

第3の布石は、ヨーロッパからの鉱山技術の導入である⁽¹¹⁾。外航船建造と同様、当時の対外交易において、銀を保有すること（生糸をはじめとする当時の輸入品の代金に銀があてられた）の意味は大きかった。16世紀に発見・開発された石見銀山が日本の購買力に果たした役割は大きく、東アジア海域交易に流れ込む日本銀の割合は表3-1に示すように圧倒的なものであった⁽¹²⁾。この状態を維持するためにも、銀増産や新たな鉱山開発は急務であった。しかし、前述の通り、フィリピンからの鉱山技術者派遣要請は、スペインからは一顧

だにされなかった。造船技術者の場合には、アダムスという切り札を持っていた家康だったが、鋤山技師派遣に関しては何の打開策もとれぬまま、幕府は鎖国による交易相手国の絞り込みと、貿易量全体の大幅縮小という形で対処せざるを得なくなる⁽¹³⁾。

3. 2 太平洋貿易の失敗と鎖国体制の確立

1616年(元和2)家康が没するとともにスペインとの交渉は止まり、幕府の関心は平戸・長崎を拠点とする東アジアでのオランダ、イギリスとの交易に移る⁽¹⁴⁾。それに伴い、伊東での洋式外航船の建造や浦賀を通じたスペインとの交易という「東に目を向けた対外関係構築の可能性を探る」有史以来初めての試みは消え、逆にアメリカの圧力によりその目を東に向けざるを得なくなる幕末まで、その動きを止めることになる。

スペインとの交易が進展しなかった理由としては、

- ・ 前述のように、家康による造船・鋤山技術者の派遣要請が受け入れられなかった。家康による朱印船貿易を推し進める上で、日本の造船(外航船建造)と東アジアでの商品買い付けのための銀増産の必要性は明らかであった。実際に、日本で建造されたガレオン船がメキシコまで往復した実績はすでにあり、スペイン側からの造船技術者派遣は日本の貿易船増産に大いに役立つはずであった。しかし、このことは当時太平洋航路を独占していたスペイン側にとっては、新たな競争相手を助長することになるし、フィリピン(ルソン島マニラ)——メキシコ(アカプルコ)間のスペイン船航

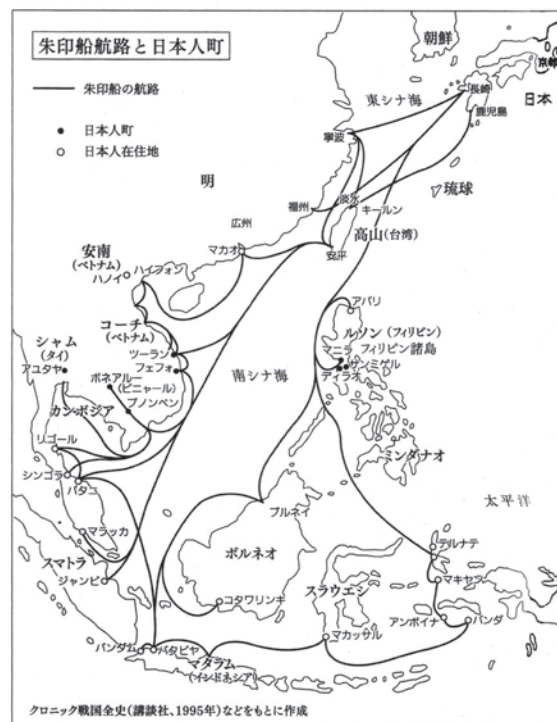


図 3-2 朱印船航路
(大石学, 2009, p.61 掲載の図)

路の途中に立ち寄る寄港地や退避場所提供という日本側の提案もメリットはあまりない。また、日本の銀増産もメキシコ銀の価値を落とすことに繋がる。

- ・ スペインが東アジアでの交易に参入するにあたって、ルソンは最重要拠点であるが、日本の海軍力増強は日本から最も近い欧州勢力の基地であるルソン攻撃の可能性を高める⁽¹⁵⁾ (図 3-2 における長崎——ルソン航路を見よ)。
- ・ これは主に日本側の事情であるが、東アジアからの主要輸入品である生糸や鹿皮は九州から瀬戸内海を通過して京都まで運ばれ、そこで加工業者に渡されると

いう流通経路がすでに確立されており、浦賀は陸揚げした後の国内搬入路（内海が使えない）に問題があったため、平戸・長崎の地理的優位は揺るがなかった。

- ・ 支倉による遣欧使節団が単にスペイン国王への表敬訪問に留まらず、ローマ法王謁見をも含んでいたことからわかる通り、スペイン側は日本でのキリスト教布教に拘っており、これが秀吉以来徳川政権にも引き継がれた禁教政策と衝突した。

などが考えられる。

家康、秀忠両人が死去し家光が内政・外交両面で実権を握ることによって、日本人渡航による海外貿易禁止・オランダと中国以外の来航の禁止へと幕府の舵は大きく転換し、鎖国政策が完了する 1639 年（寛永 16）には、国際貿易は以下の形で終息することになる。

- ・ 中国の和寇（統一体としての組織にはなっていなかった）とオランダ東インド会社との交易を通して最小限の受け入れのみを行う。（ただし、銀の流出を防ぐために鎖国後の貿易量は急激に落ち込んでいく）
- ・ 海外での紛争には不干渉の立場を貫く⁽¹⁶⁾（この姿勢は家康の時代からの一貫した幕府の姿勢であった）。また、日本人が紛争に巻き込まれないよう、日本人の海外渡航を禁止する（それでも外国人同士が出島で交戦する事件は避けられなかった⁽¹⁷⁾が）。
- ・ 国内においても、個人としての日本人の「海の帝国」への接触を禁ずる（家康・秀忠時代には、幕閣や長崎奉行が朱印船貿易にかかわるケースが頻繁に見られたが、末次平蔵政直の汚職発覚⁽¹⁸⁾以降急速に減少する）。

しかしながら、海の帝国との接触経験や憧れは庶民レベルでは永く記憶に残り、歌舞伎や民間の祭りの中に定着した⁽¹⁹⁾。

3. 3 国際貿易港としての浦賀の適性

本章を終えるにあたって、今一度、家康がなぜ浦賀に注目したかについて検討してみる。その理由としては、

- ・ 徳川水軍の優れた船大工（和船だけでなく洋船の建造技術も蓄えつつあった）を集めた伊東という造船拠点が（相模湾を挟んで）近くに存在した。
- ・ 伊東、浦賀ともに徳川家の天領であり、駿府と江戸に挟まれているという点でも他家が割り込む余地はなく、自由に管理できた。
- ・ 伊東に比べ、山と海に囲まれ孤立した場所にあり、上陸した外国船員が勝手に地元商人と商取引を行う心配はなかった（商取引の管理が容易であった）。
- ・ 江戸に近く、外国船員を通じて海外情報を入手するのに便利であった⁽²⁰⁾。
- ・ 古来から軍事的要衝として軍港として利用されており、大型船の出入りが可能だった。

などが考えられるが、前述のとおり、家光の政策転換により実現することはなかった。

4. 国内流通統制の要としての浦賀

ここでは、第1章に挙げた項目(B)「鎖国による自給自足体制と国内海運業の隆盛」に焦点を当て、その中で浦賀の果たした役割を論ずる。

4. 1 自給自足体制

海外からの輸入品の中で、生活必需品に相当する重要な商品に生糸、綿（俗に太物と呼ばれる反物として輸入）があった。銀の採掘量減に伴う輸入制限によって、これらの品物を国内生産する必要に迫られたため、日本各地で栽培・生産が行われるようになる。大雑把に言えば、綿は畿内、生糸は東日本山間部（東山道沿い）での生産が活発になる。特に、開国後の主要輸出品となる生糸や絹織物の（中国や越南製品を凌ぐ）品質の良さは、幕府の鎖国政策がもたらしたといえる。生産地（輸入港）と最終製品の消費地を繋ぐ経路上に発展する衣類加工業も、生産地や消費地の変化に応じて移動する。京阪神を中心とする絹織物業が桐生、八王子といった関東圏に広がったのもそのためである。

4. 2 国内流通航路の開拓

徳川政権が安定し、17世紀初頭には15万人程度だった江戸の人口が100万人（18世紀初頭）に膨れ上がると（大石, 1998, p.86）、その生活を支えるための大量の商品流通は海路なしには考えられなくなる⁽²¹⁾。このことが造船技術と航海術の発達を促した。

沿岸航路専用の大型商船として発達していった^{べざい}弁財船は、竜骨が平ら（平底船に近い）で、舵が異様に大きく（なおかつ、取り外し可能）、水密性を犠牲にしても積載量を増やすといった、他国では見られな

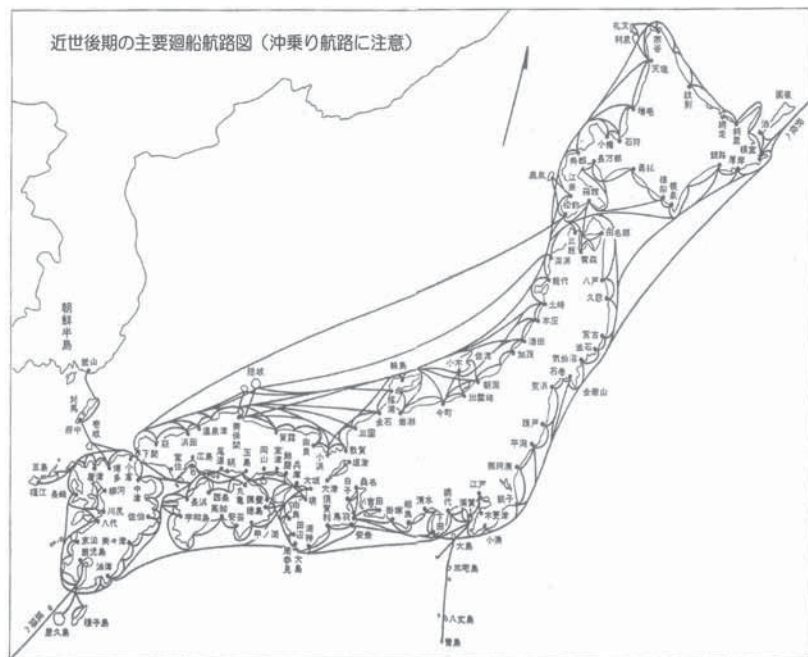


図 4-1 近世後期の主要廻船航路図

（石井 1995a, p.10-11 掲載の図）

図中タイトルの「沖乗り航路」とは離岸距離を大きくとった航路の意

い独特の構造を持つ⁽²²⁾。

中国のジャンク船やヨーロッパの外洋船に関する十分な知識を持ち、家康の時代にはそれらの要素を取り入れた船を実際に製造していたにもかかわらず、それとは明らかに異なる独自の構造を追究していった和船には、そうした構造を必要とするに十分な理由がある。平らな船底形状（平底）と巨大な舵は、水深が浅く、大型船が入りにくい港での操船を可能にするためであり、図 4-1 に描かれたように、日本各地に多くの寄港地（集荷場）を持ち日本全国を網羅する航路を実現（1661 年・寛文 1 に始まった河村瑞賢による国内航路整備など）する上で重要な技術要因となる。また、甲板の水密性を省略することで、船倉だけでなく甲板上に組み立て式の苫屋根や苫囲いを設けて荷物を積み上げやすくして、形の定まらない雑多な荷物を積載できるようにし、積入れ積降しの手間を省く。この山積み方式（上荷）は積載制限（船のいくつかの部位の大きさを基準に 500 石積、1000 石積といった名称を与え、それに基づいて税がかけられていた）を超えて多くの貨物を運ぶことを可能にする、規制の盲点をついた創意工夫であり、運搬業者の利潤追求（税以外にも 1 船当たりの実際の積載量が増えればコストパフォーマンスは上がる）には大いに貢献することになる。

もちろん、技術上の工夫がもたらす利点は、別の状況においては欠点となる。沿岸航路を、可能な限りの荷物を積んで、荷主の要望や天候の具合を見ながらきめ細かく運航する弁財船は、一旦、悪天候に見舞われると多くの欠点をさらけ出すことになる（舵が折れやすい、横揺れに弱い、上荷が雨ざらしになる、甲板からの浸水、など）。また、距離短縮に貢献する沖乗り航路は、天候悪化の際には退避港までの到達を困難にした。

4. 3 関東地廻り経済圏の発展と浦賀奉行所

スペインとの交易の可能性がまだ完全には潰えていないながらもキリスト教に対する弾圧が強まっていく秀忠時代から鎖国が完成する家光の時代にかけて、関東沿岸の防備は造船設備を有する伊東を中心に、下田奉行所（1616 年・元和 2 設置）、三崎と走水番所による相模湾・江戸湾の防衛ラインが強化された⁽²³⁾。この時期、幕府は自身の政権を脅かす存在として西国大名とともにポルトガル・スペインなどのヨーロッパ諸国にも注視しており、不審船の動きをいち早く知ること（いわゆる遠見番所的役割）がその主な目的であった。

しかし、国内的にも国外的にも政権運営が安定し、参勤交代をきっかけとする江戸人口の増大や商業の隆盛による関東地廻り経済圏の発展に伴い、幕府の関心は国内問題、すなわち、大坂と江戸市場をにらんだ経済政策へと移っていく。特に、享保期から顕著になる物価問題（米価と米以外の諸色物価の乖離）は石高制に基づく幕藩体制の基盤を揺るがしかねない問題となり、大岡忠相を中心とする 3 奉行（寺社・勘定・町奉行）による物価の管理・統制政策が導入される。その柱は、商品毎の間屋制（少数の大商人に流通業務を集約させること）の強化と、それによる精度の高い商品流通量把握により政府が適正な価格調整を行い、米価安定と諸色物価を米価に連動させる仕組み⁽²⁴⁾を実現させるものである。

当時の商品流通の主要な手段は海運であった。大型商船による大量輸送が一番効率的で

あったことから、国内航路が急速な発展を遂げ全国を網羅することになる（図 4-1）。江戸への海運物資量の把握を目的とした船改めの場として浦賀が再度脚光を浴びた背景にはこうした幕府の経済政策がある。

1696 年（元禄 9）、幕府は三崎・走水番所廃止を廃止し、下田へ一本化（検査機能の集約）する。その後、物価問題が最大の政策課題となる享保年間には、下田奉行所を浦賀に移転させることになる（1720 年・享保 5）。奉行所の浦賀移転の理由について、高橋, 1974, p.15 は当時の歴史史料（「浦賀港替被仰付候節御書付」）にある記述として、

下田者湊口よろしからざるに付、風波之節難乗入、或は舟破損におよび、其上乘おとしの舟も多く、旁諸廻船之者共難儀仕候由相聞候に付、御吟味之上、浦賀湊に御番所被仰付候事

の文を引用しているが、高橋自身も他者論文を引用しつつ述べている通り（高橋, 1974, p.16-17）、本来の目的は、東廻り航路の開拓とそれに伴う廻船の大型化に適応できる新たな湊（できれば房総沖から江戸湾に至る最短コース上に）という要請以上に、船改めをすり抜ける闇取引を防止し、行政による完全な物流の把握・統制を狙った措置であったことは、大岡忠相らのその後の物価政策からも明白である⁽²⁵⁾。

事実、浦賀への移転後、下田の間屋を浦賀へ移すとともに、東浦賀、西浦賀に問屋（総称して三方問屋と呼ぶ）^{さんかた}を設けて荷の管理を強めた。大石（1998）によれば、1726 年（享保 11）に江戸の米問屋が扱った米穀の $\frac{2}{3}$ は浦賀経由で入っている⁽²⁶⁾。

4. 4 弁財船の改良と海難事故

弁財船の改良と航海術の進歩により風上への進行（間切り走り）がある程度可能になる江戸後期には、沖乗り航路が開拓され（図 4-1 参照。ちなみに、陸地をみながらコース確認をとるそれまでの航路を地乗り航路と呼ぶ）、輸送にかかる日数を大幅に短縮させた⁽²⁷⁾。

しかし、この沖乗り航路開拓は海難事故の増加を招くことになり⁽²⁸⁾、ロシア、アメリカによる、漂着船員からの日本の情報収集や船員の祖国への送還を口実とした交易交渉の口実を与えることになる。

5. 海防拠点としての浦賀

ここでは、第 1 章に挙げた項目(C)「米露による新交易ルート開拓に伴う開国圧力」に焦点を当てて論ずる。

5. 1 新興勢力による新たな交易ルート開拓

東インドをめぐる欧州各国の覇権争いは、鎖国当初のスペイン・ポルトガル・オランダ・イギリス中心の展開から、以下のような歴史的事件を通してイギリスが圧倒的優位に立つ。

- ・ イギリスによるスペイン無敵艦隊の撃破（1588 年）

- ・ イギリスがフランス軍をインドから駆逐するブラッシーの戦い（1757 年）
- ・ フランス（ナポレオン軍）によるオランダ併合（1795-1813 年）を機に行ったイギリスによるオランダ東アジア拠点の占拠⁽²⁹⁾

しかしながら、インド洋・東インド海域には、インドや中国といった巨大市場（生産地であり消費地）が控えていたために、極東に位置する日本までは列強の植民地化の波は及ばずに済んだ。とはいえ、植民地獲得競争に加わる新興国（米国、ロシア）による中国への日本海経由の（イギリスの妨害を受けない）新交易ルート開発が鎖国政策をとる日本に大きな影響を及ぼす。

5. 2 ロシアの東進・南下

毛皮獲得で始まったロシアの東への領土拡張政策は、中国の強力な軍事力を前にアムール川からの南下をあきらめ（1689 年のネルチンスク条約）、さらに東進して、樺太やカムチャッカ半島から日本を伺うようになる。また、日本人漂流民⁽³⁰⁾を教師として、1705 年（宝永 2）には日本語学校をサンクトペテルブルグに設立し（1754 年・宝暦 4、イルクーツクへ移転）、日本との交易を視野に入れた準備を開始している。

1771 年（明和 8）には、カムチャッカに抑留中だったポーランドの対ロシア反乱軍のベニョフスキー（日本側資料では「ハンペンゴロー」）が、仲間と共にロシア軍艦を奪って故国へ逃走する途中に日本へ立ち寄り、オランダ商館を通じてロシアの南下政策を伝えた。これがきっかけとなり、老中田沼意次の指示のもと蝦夷地調査と北方警備強化がはかれるが、田沼失脚により一時中断する。

ロシアからの正式な交易交渉は、1792 年（寛政 4）のラクスマン根室来航に始まる。ロシア女帝エカテリナ 2 世の命を受けて、漂流民大黒屋幸太夫ら 3 名を根室に送り届けたラクスマンは、日本との通商を求めた。幕府（老中松平定信）は目付 2 名を派遣して松前で交渉を行い、長崎での正式交渉を勧めた上で信牌（通行許可書）を渡した。ロシア皇帝の親書を携行していなかったラクスマンはこの信牌を本国へ持ち帰り、あらたな交渉団を結成するべく動くが、ロシア国内の事情もあり（エカテリナ 2 世死去・1796 年と次帝の暗殺・1801 年）、次の交渉は 1804 年（文化 1）のレザノフ長崎来航（この時は、ペテルブルグから南米廻りコース）になる。しかしながら、定信失脚後の幕府側の対応変化により、交渉は決裂した⁽³¹⁾。

以後、ロシアに限らず日本近海への異国船の出没とトラブル（フェートン号事件⁽¹⁷⁾、ゴロウニン事件⁽³²⁾等）が続くなかで、鎖国強化策が打ち出され、1825 年（文政 8）の無二念打払令へとつながっていく。

5. 3 アメリカによる新航路開拓

新たな異国船の出現はロシアに限らなかった。19 世紀

表 5-1 アメリカの登録捕鯨船数（平尾，1994，p.147 より）

年 度	登録船数
1841	553
1846	735
1851	553
1856	635
1861	514
1861-1865 南北戦争	—
1866	263
1871	288
1876	169
1881	177
1886	124
1891	?
1896	77

になると、アメリカが太平洋に進出するようになる。しかし、ここには 2 つの独立した動きがある。ひとつは、鯨油採取のための捕鯨船の急増であり（表 5-1 参照。なお、南北戦争後の衰退については、注釈(33)を参照のこと）、鯨を追って世界の大洋を回遊する中で北太平洋が有力な漁場として注目されたことによる。当時の捕鯨漁は鯨油を採ることだけが目的で、鯨を捕獲すると直ちに解体し、油だけを船倉に蓄える。そのため、船のタンクが満タンになるには 1～2 年の長い漁（後述するマンハッタン号の場合、1843 年 11 月にロングアイランドを出て、帰航したのは 1846 年 10 月である）が必要で、その間の船の補修、食料や燃料の補給、船員の補充、他の捕鯨船との情報交換などが行える安全な寄港地を各地に確保する必要があった。その意味で、漁場に近い太平洋沿岸の良港は絶好の候補地で、特に人口密集地を控える江戸湾は魅力的であった（同様の理由からハワイも重要な寄港地となる）。『甲子夜話』は、沖で捕鯨漁をするイギリス船と地元漁師との素朴な交易（物々交換）の様子を伝えている（巻 60-14「常陸海上異国船新説〔文政甲申〕」，松浦，1978a, p.228-231）が、それまでの欧州列強の海軍力を背景とした利潤追求型の交易交渉とは、一味違ったものであった。

一方、1776 年にイギリスから独立を果たしたアメリカの政治的野心は、北のイギリス、南のスペインの圧力をはねのけて、神がアメリカに示した「明白な運命(Manifest Destiny)」のスローガンのもと、北米大陸を西へと領土拡張を進め、テキサス併合（1845 年・弘化 2）、オレゴン獲得（1846 年・弘化 3）、カリフォルニア獲得（1848 年・嘉永 1）により、ついに太平洋岸に到達する⁽³⁴⁾。この時点では、まだパナマ運河は着工すらしていない状況ではあったが、すでにヨーロッパから（巨大市場である）中国に至る新航路としてのアメリカ経由ルートが検討され⁽³⁵⁾、その寄港地として、ハワイと共に江戸に注目を集めていた。

こうした 2 つの流れを背景に 1837 年（天保 8）のモリソン号（商船。浦賀奉行所、無二念打払令により撃退）、1845 年（弘化 2）のマンハッタン号（捕鯨船。浦賀入港許可）、1846 年（弘化 3）のコロンバス号他 1 艘（米東インド艦隊、司令官ビートル。浦賀入港）、1853 年（嘉永 6）のミシシッピ号他 3 艘（米東インド艦隊、司令官ペリー。浦賀入港）と、相次いでアメリカ船が浦賀へ押し寄せることになる⁽³⁶⁾。

こうして 200 年以上前に家康が目論んだ太平洋交易ルートが、アメリカの手によって再び脚光を浴びることになるが、日本開国の担い手となったアメリカ自体は、捕鯨産業衰退と国内の領土拡張戦争や内紛（南北戦争）によって、太平洋への進出機運が一時そがれることになる。

5. 4 江戸湾海防

アメリカにとっては魅力的な江戸湾も、幕政の中心部へ海外の船が出入りする危険性を見た日本には大きな脅威であり、幕府は早急な江戸湾防衛を迫られることになった。

特に、1846 年（弘化 3）にビートル率いるアメリカ軍艦 2 艘を目の当たりにして、幕府だけでなく在野の知識人まで巻き込んだ様々な防衛論が噴出することになるが、それら

を大別すると以下の3つになる。

- (a) 台場（砲台）と陣屋（警備本部）の設置
- (b) 欧米列強に対抗しうる洋式軍艦の購入と自前での建造
- (c) 小舟による敵艦乗り込みと船上での接近戦

(c)の、ただ勇ましいだけの神風特攻隊的戦術は別として、(a)、(b)は首都防衛の観点から、鎖国維持・開国を問わず重要な施策となる。

家康時代と異なり、外国軍艦が江戸湾の眼前に迫るときにさえ、彼らと対抗しうる大型艦船を持たなかった幕府は、施策(a)に則って沿岸防備を急ぐことになる。今でも地名として残る品川沖の人工島上の台場のように、江戸湾内の要所に砲台を築くとともに、湾口にあたる浦賀水道の両岸には数多くの台場が設置された（図5-1参照）。

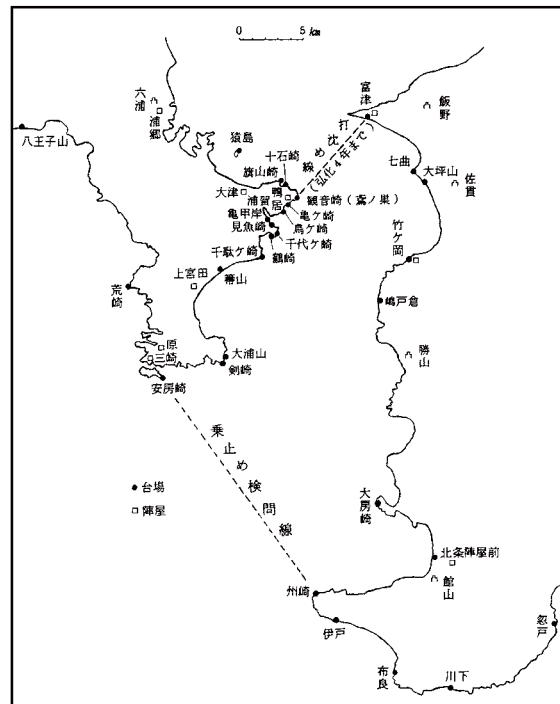


図5-1 江戸湾口台場・陣屋配置図
(原, 2009, p.13 掲載の図)

また、江戸湾防衛組織の整備にあたっては、府内を中心とする湾内要所は幕府自身による強化を行うが、湾口にあたる三浦半島、房総（多くは幕府直轄地で代官が派遣されていた）は、譜代大名雄藩に任せるという基本方針のもと（この方針はロシア南下が懸念されていた頃からのものである）、浦賀を川越藩に、富津を忍藩に警護させた（表5-2参照）。

とはいえ、当時の日本の大砲の能力は低く、また、数も少ない状態で、実効性に乏しい警備であった⁽³⁷⁾。くわえて、要塞としての台場の構造も貧弱であることは、後に起きる1863年（文久3）の薩英戦争や1864年（文久4）の馬関戦争の結果からも明ら

表5-2 江戸湾口警衛の変遷
(原, 2009, p.117 掲載の図をもとに作成)

	〈三崎〉西岸(走水)		〈富津〉東岸(州崎)		外国船来航
	相模		上総	安房	
文化元年9月 文化5年8月 文化7年2月	会津藩		白河藩		レザノフ長崎来航 フェートン号事件(長崎)
文政3年12月	浦賀奉行		代官 森寛蔵		
文政6年3月	(応援) 小田原藩 川越藩		(応援) 天保11年6月 佐倉藩 羽倉外記 久留里藩 天保13年4月 徳田藩四郎		
天保8年6月 天保13年8月	川越藩		忍藩		モリソン号浦賀来航
弘化2年3月 弘化3年5月 弘化4年2月	彦根藩	川越藩	会津藩	忍藩	マンハッタン号浦賀来航 ビートル浦賀来航
嘉永6年6月 嘉永6年11月 嘉永7年1月	萩藩	熊本藩	柳川藩	岡山藩	ペリー浦賀来航
安政5年6月 安政6年正月 安政6年4月 安政6年6月	代官 小井原之助 熊本藩		二本松藩 代官 佐々木道太良		ペリー浦賀来航 横浜開港

かである⁽³⁸⁾。さらには、警備にあたった徳川親藩の財政状況逼迫もあり、幕藩体制の弱体化に拍車がかかる。

外国船撃退のための湾口警備は、逆に国内流通の幹線ルートを自ら閉じることにも繋がっており、いわゆる兵糧攻めを受ける危険性を含んでいる⁽³⁹⁾。このような事態を避けるためには、(b)の自前海軍強化という根本的な解決策が不可欠であるが、莫大な購入／建造費や造船／操船技術習得にかかる時間などから進まず、横浜開港後の 1863 年（文久 3）時点ですら、幕府の軍艦数は 4 隻（観光、咸臨、蟠龍、朝陽）に過ぎなかった（原, 2008, p.53）。

5. 5 開港以後

江戸湾防衛ラインの要所として脚光を浴びた浦賀ではあったが、台場の効力の限界から湾内に外国船が出入りを始め、欧米列強との和親条約・通商条約が締結されると、貿易港としての候補地探しに焦点が移る。こうなると、湾口の僻地浦賀より、市場に近い湾内の港が俄然優位に立つ。

当初、アメリカは品川を希望するが、紆余曲折の末、東海道に近く、国内貿易港としても栄えていた神奈川湊にも近い寒村の横浜に落ち着く。幕府側としては、横浜を長崎出島のような形で外人居留地を隔離し、海路のみで東海道と結ぶ地形に都合のよさを見た⁽⁴⁰⁾（この地形は浦賀と同様であるが、東海道や江戸にずっと近くアメリカ側の承諾を得る上で有利に働いた）。湾口警備という浦賀の役割はその後も残ったが、やがて、戦艦による防御という観点から、大型軍艦の造船に適した横須賀にその役割を譲ることになる。

明治以降、本格的な国際貿易が始まると、東海道を通じて首都と結ばれる（主に輸入産品輸送の）ルートだけでなく、主要輸出品となる生糸・絹織物の産地（富岡、桐生など）と直結する古代の武蔵道が「絹の道」として復活する。江戸が関東の中心となる近世までは、この街道は商品流通経路としてだけでなく、鎌倉街道という名称で軍事道路としても重要視されていたルートでもある（諸橋, 2010）。

6. 結論

250 年強に亘る江戸時代を通して、世界および日本の中での浦賀の役割を眺めてみた。国内事情からみる限りこの時期は安定の時代と言えるが、世界潮流という大きな目で見ると、浦賀もまた、かなりの影響を受けてきたことが分かる。

江戸時代は、ユーラシア大陸の西の辺境にあるヨーロッパが、史上初めて東へと侵略した時代だった。しかも、かつての元帝国のユーラシア大陸制覇とは異なり、海からの侵略である。本稿では、羽田, 2007 の用語を借りて「陸の帝国」に対する「海の帝国」という表現を用いているが、中国をはじめとするユーラシアの諸大国がそれまで見向きもなかった海洋を活動の中心とし、さらには生産の活動ではなく流通活動に力を入れたことが大きな変化である（もっとも、19 世紀に入ると植民地政策により（商品価値の高い産物の）

生産地としての陸（植民地）の支配をも行うようになる。従来、インド洋や東アジア島嶼部は、「陸の帝国」から独立する（無視された存在として干渉されない）形で経済圏を形成していたが、その仕組みをヨーロッパがそのまま利用・発展させたという見方もできよう。

20 世紀の植民地諸国の独立を経て、東アジアの海はヨーロッパ列強で作る「海の帝国」の軛を離れたように見えるが、清帝国により追い出された華僑の割合が多いこの地に、現中国がいま、強烈なアプローチをかけてきている（寺島, 2012 の大中華圏思想）。朱印船時代に東シナ海で海の経済圏に関わってきた日本人を切り捨てることで、徳川政権は「海の帝国」の紛争に巻き込まれる事態を回避したが、今日のこのような動きに、日本の政権はどのような戦略をとるのだろうか。江戸時代のような（少なくとも表面上の）安定時代を迎えられる選択は可能なのだろうか。

家康時代のもう 1 つの着目点は、太平洋をどう捉えていたかという問題である。当時の為政者がどこまで明確にこの問題を意識していたかは不明であるが、日本が初めて太平洋の反対側と交渉できる可能性があったということである。1571 年（元亀 2）メキシコを領有するスペイン人がマニラを占拠して以来、彼らは、フィリピンをメキシコ領土の一部と見做し、アカプルコ——マニラ間の定期航路を開拓する。その経路（途中停泊地）として日本寄港を考えるとすれば、今まで外国とは没交渉だった本州太平洋岸の湊が該当することになり、家康は、自らその航路設定に加担する目的で浦賀に着目したとも考えられる。本稿第 3 章で述べた通り、日西両国の要望が折り合わなかったためにこの航路（による交易）は実現しなかったが、日本とアメリカ大陸との交易ルートの可能性が消えた去ったわけではなく、事実、19 世紀の半ばになって再び脚光を浴び、浦賀の地が対外的な窓口として再び注目されることになる（貿易港としては最終的に横浜が設定されることになるが）。

本稿では、中心課題として取り組んではいないが、多摩地域の位置づけを対外交易の観点から検討してみるのも興味のある課題である。横浜が太平洋に向けた交易窓口として設定された途端に、関東各地から横浜と繋がる古代からの軍用道路である鎌倉街道が、東海道に代わって、絹の道として復活するのである。産業の興隆・衰退は、陸路・海路・空路を問わず、また、鉄道・車などの交通手段の違いを問わず、生産地・消費地との流通経路に依存することは自明の事実である。明治初期に生まれた「絹の道」の位置づけがどこまで意図的であったかはつまびらかではないが、地域再生を考える上でどこを消費地と見做し、どうやって繋がっていくかは最重要な課題の 1 つであり、その消費地選定も、国内だけに限定する必要はまったくなく、地球規模でもあてはまるものである（もちろん、輸送手段としての科学技術の発達による経済性の問題を考慮にいれなければならない）。

最後に、この時代の日本とヨーロッパを見る中で、文化的／思想的側面の特徴に触れておきたい。大航海時代の幕開けの重要な出来事として、ローマ教皇がお墨付きを与えたトルデシリャス条約は、大航海時代を牽引したスペインとポルトガルにとって非常に有利な条約であった。これに対し、後から追いかける形になったイギリス、オランダ（ともに新教の国）との間で鋭い対立が起きる。そこには、現地での覇権争い以外に条約自体の有効

性に関する論争があったことが永積, 2001, p.12-17 に紹介されている。一方、和船の造船技術の発達を紹介する石井, 1995a の論を辿ると、与えられた制約（幕府による大型船造船の規制や、日本の沿岸地形、気象条件など）の中で経済効率を徹底的に追及する日本の姿がことこまかに記述されている。

欧米の戦略と日本の戦術の際立った相違を示すこの事実は、現在にも継承されており、ルール自体の検討を行い、列強同士の協調の中での決着、あるいは、共同体としての共通理解に基づく同意を図る欧米的発想法（細谷, 2012）と、欧米共同体の作り上げたルールを受け入れた上で、ルール内での最大効果を発揮するような戦術を志向する日本人（ルール変更の努力が成果を上げなかったための方策ではあったが）との違いは今も明確に存在する。近世から近現代にかけて世界での存在感を増してきた日本ではあるが、その中での成功体験・失敗体験から学ぶべきことは多い。中国の存在感が増し、ふたたび武力による均衡が強まる中で、アジアと欧米が同じ人類共同体として互いに納得できるルールを作り出す努力に、日本がどれだけ貢献できるのかは、「定められたルール」の下での効率性の追求という従来の得意分野を推し進める以上に、日本にも期待されているものだと思う。

謝辞

本研究は、多摩大学社会工学研究会（学長寺島実郎主宰）の多摩学研究における 2012 年度テーマ「浦賀を中心に見た江戸幕府の対外貿易と海防」がきっかけで行われた。本来は学生主体の研究活動であり、彼らの論文も別途作成されている（多摩学グループ, 2013）が、ここで、より深く追求しようという指導担当者としての継続研究である。研究のきっかけを与えて頂いた寺島実郎氏に深謝する。また、歴史分野では素人の著者に適切な助言を与えていただいた本学准教授中庭光彦氏および教授大森映子氏に感謝する。

注釈

- (1) 「バウドリーノ」(エーコ、2010) は、神聖ローマ皇帝フリードリッヒ・バルバロッサとローマ教皇アレクサンデル 3 世との対立を背景にした歴史小説であるが、12 世紀後半のイタリアからトルコに至る地中海沿岸を舞台にして、歴史的事実に当時の民衆に広まっていた巷説をストーリーの中に諧謔的に織り交ぜている。その中で、バルバロッサの廷臣という設定の主人公バウドリーノがエルサレムの東方にあると信じられていた「司祭ヨハネの王国」から親書を受け取り（実は主人公自身による偽作）、彼の地を訪れたと語る場面があるが、実際に、1165 年に教皇にもたらされた「司祭ヨハネの手紙」（もちろん偽書）が存在し、これを真に受けた当時の教皇アレクサンデル 3 世は、1177 年、東方のキリスト教国王「司祭ヨハネ」に返書を送っている（下巻「訳者あとがき」p.352）。

- (2) 羽田, 2007, p.55 によれば、

1501年から10年までの間にポルトガルからインド洋に向かい無事に現地に到着した船の数は、135隻、その次の10年間には87隻である。また、インド洋からポルトガルへは、最初の10年に88隻が向かい73隻が帰着している。次の10年の数字は、それぞれ、60隻、59隻である。

すなわちこの20年間でヨーロッパ製の船の74隻がインド洋に滞留していたことになる。

- (3) この時期のポルトガルと明の衝突事件として、羽田, 2007, p.118-119 に次のような記述がある。

…1519年に広州にやってきたポルトガル船の船長シマン・デ・アンデレーデは、自分たちがインド洋海域で行ってきた武力を用いた貿易の方法をそのまま東アジア海域にも適用しようとした。彼はタマオ島に要塞を築き、沿岸住民を奴隷とした。また、広州湾に入ってきた船舶の多くを襲って掠奪した。これらはマラッカに至るまでインド洋海域のどこでも通用した方法だった。東アジア海域では巨大な陸の帝国が海をも支配しているということが、彼にはまだ見えなかったのだろう。一連の出来事が、明帝国政府のポルトガル人への不信感を高めた。1521年、明帝国はポルトガル人の退去を命じ、タマオ島に攻撃をしかけた。ポルトガル船はインド洋海域においてと同様に、激しい砲撃によって明軍を撃退しようとしたがうまく行かず、結局糧食、弾薬が尽きて撤退せざるをえなくなった。…

- (4) 戦力増強には、資金調達（域内での利潤追求）も含め現地調達がかなり重視された。特に、傭兵はその典型で、日本人もかなり含まれていた。本文図3-2に記載されている日本人町や日本人在住地が東アジア各地に広がっているが、その中には欧米諸国の貿易拠点（要塞）がかなり含まれていることでもそれが分かる。なお、図中の朱印船航路には、朱印状に記載されていないパタニ（マレー半島）やマニラ（フィリピン）から先の貿易港へと伸びる東南アジア海域航路「日本船非直通航路」も記載されている。現存朱印状写しから割り出した厳密な意味の朱印船航路は、永積, 2001, p.237 に図示されている。
- (5) 日本でのキリスト教布教に活躍した宣教師はイエズス会が中心となる。インドおよび東アジアでの布教活動の中心人物だったザビエルはポルトガル船や中国のジャンク船に同乗して東アジア各地に布教活動を展開したが、成功したとはいえず、マラッカで出会った日本人キリスト教徒アンジローの手引きで1549年（天文18）に鹿児島に上陸する。しかし、戦国大名たちの宣教師に対する見方は、本文中にもあるとおり、あくまでも武器弾薬を調達してくれる商人であり、宣教師の側も布教にかかる経費については本国からの送金よりは、東アジア海域での商売からあがる利潤を充てていた。
- (6) もちろん、ここでいう倭寇は16世紀にその活動が活発となる「後期倭寇」である。14世紀後半に活動が活発だった倭寇（前期倭寇：対馬海峡を中心に荒らしまわった海賊集団）と異なり、明の海禁令に対抗して浙江、福建、広東などから日本に密貿易を仕掛ける集団を指す。なお、倭寇の「倭」は中国にとって迷惑な存在の代表格としての日本を

指している言葉であり、必ずしも日本人の海賊集団だったわけではない。実際の倭寇の中での日本人の割合は、前期・後期ともに 10~20%程度であったという推測がある（永積, 2001, p.21-23）。

- (7) 家康が武田氏滅亡の後、その戦力の一部を引き継いだ事例としては、八王子千人同心が有名だが、鉾山技師の大久保長安（下記注釈(11)参照）や船戦さの雄、向井一族などのスペシャリストも受け入れている。また、幕末の江戸湾海防で活躍する伊豆菰山の世襲代官江川太郎左衛門英龍の祖江川英長もまた、後北条氏から家康に移っている（佐々木, 2006, p.16）。こうした現場のスペシャリストが主家を替えるケースは戦国時代にしばしば見受けられるが、明治政府も同様のリクルーティングを行っている（榎本武揚等）。
- (8) 向井忠勝が建造に関わった例としてここに挙げた 2 艘は、まったくタイプの異なる船である。「安宅丸」（推定排水量 1700 トン）はその名が示す通り、信長・秀吉時代の海戦で盛んに用いられた安宅船の伝統を引き継ぐ（しかもそれらの中で最大の）船であり、海上の城と呼ばれることもある和式軍船（攻撃・防御力は強いが敏捷性はない内海向けの船）の代表格である（石井, 1995b, p.9-23, p.119-127）。それに対し、「サン・ベナベンチュラ号」はポルトガルやスペインなどが大洋横断に用いたものと同型の外航用帆船である（石井, 1995b, p.61-64）。
- (9) リーフデ号はオランダの事業家たちが派遣した 5 隻の商船団のうち、唯一生き残った船（しかも、出航時には 120 名いた船員はわずか 24 名に減っていた）である。商船団の当初の目的は必ずしも明らかではないが、彼らが有利に取引できる土地を求めてスペインが支配していたアメリカ大陸を越え、西廻りで日本にやってきた。インド洋経由で東アジア海域にやってくるポルトガルのような国ではなく、太平洋を越えて東アジアにやってくるスペインに家康が注目したのは、このリーフデ号の航海軌跡に新たな可能性を見たからかも知れない。なお、リーフデ号での航海およびアダムスの家康への謁見等の様子は、アダムスの書いた手紙（マックファーレン, 2010, p.21-40 に多くの引用あり）が主な手掛かりとなる。
- (10) サン・ファン・パウティスタ号の建造にあたっては、石井, 1995b, p.70 にそこでスペイン側の史料をあたってみると、使節船の建造には当時在日中のスペイン人ビスカイノ一行が造船と航海について協力するという契約を政宗と結んでいる。したがって、使節船の建造は彼らの参加によって達成されたことはほぼ確実だといってよい。それは当時の在日オランダ人が、使節船は「政宗殿の領内において、政宗殿の負担にてスペイン人が建造」したといい、また使節船が最初にアカプルコに着いたとき、メキシコ副王はポルトガルの船大工（ビスカイノ一行中の船大工のことであろう）が造った船と報告をしているのでもわかる。このように、使節船の建造に対する外人の見方からしても、ビスカイノ一行の参加を抜きにしては考えられないものであった。

とある。また、同書, p.69 に引用された日本側の史料『伊達貞山公治家記録』では、

此故ニ公（注、伊達政宗のこと）向井将監殿ト相議セラレ、去ル比ヨリ黒船ヲ造ラシメラル、其材木、杉板ハ気仙東山ヨリ伐出シ、曲木ハ片浜通り磐井江刺ヨリ採ル、公儀御大工与十郎、及ヒ水手頭鹿之助、城之助兩人ヲ将監殿ヨリ差下サレ、彼船ヲ造ル、

とあり、徳川家船手奉行向井将監忠勝の関与が記されている。

- (11) 鋤山技術においても、家康は海外の技術導入に先立って、武田家に仕えていた鋤山技術者大久保長安（1545-1613）を石見、佐渡、伊豆などの鋤山奉行に任命している。
- (12) 表 3-1 では、日本とスペインの輸出力（ほとんどが銀）の増減変化が同じ傾向を示していることに注目する必要がある。これは石見銀山とヌエバ・エスピニャのポトシ銀山（現ボリビア）の発見・採掘・枯渇の時期が一致したためである。ここにも、スペインが日本をライバル視する原因の一端がうかがわれる。ちなみに両銀山ともに、今は世界遺産に登録されている。
- (13) 1668 年（寛文 8）長崎貿易の銀貨支払いを停止し、金貨に替えている。また、1715 年（正徳 5）には、新井白石建議による長崎貿易改革「正徳新例」が施行され、長崎入津の船舶数などが制限された（正徳新例については太田, 2000 に詳しい）。
- (14) リーフデ号乗組員だったウィリアム・アダムスやヤン・ヨーステンの活躍の場も平戸を起点としたアジア海域に移る。アダムスは三浦の知行地ではなく平戸で病没している（1620 年）。また、松浦, 1978b（甲子夜話巻 98-1 話）に天竺徳兵衛が長崎奉行へ提出した報告書の写しが掲載されているが、その中で徳兵衛がオランダ人ヤヤウス（ヤン・ヨーステン）とともに角倉与市の船で天竺（インド）を訪問したとの記述がある。
- (15) 1624 年（寛永 1）にはオランダが台湾を占拠するが、この時にはまだ台湾に拠点はない。ちなみに、当時のポルトガルはマカオを拠点に活動していた。
- (16) ヨーロッパ諸国と「陸の帝国」である中国の衝突は清帝国の勢力が衰える 19 世紀になると多発する（阿片戦争など）が、17 世紀に起こった鄭成功の明再興戦争は、最初の「陸の帝国」清の打倒を目指す挑戦だった。この戦いにおいても、日本人の血を引く鄭成功の援軍要請を幕府は断っている（1646 年・正保 3）。
- (17) 1808 年（文化 5）、ナポレオン政権下のオランダと戦争中だったイギリス（両国の係争については注釈(29)を参照のこと）の戦艦フェートン号がオランダ国旗を掲げて長崎出島に侵入した。港にはオランダ船がいなかったため、食料と飲料水を強奪して立ち去った。フェートン号を拿捕または追放できなかった責任をとって、長崎奉行松平図書頭康平は事件後に切腹している。この事件に対するオランダ商館長の幕府への報告は、オランダ国内の内紛が絡んでいたために微妙なものがある（松方, 2010, p.123-139）。
- (18) タイオワン事件あるいはノイツ事件と呼ばれる。長崎代官末次平蔵政直（土井大炊頭利勝ら複数の幕閣が資金援助し朱印——実は、平蔵が勝手に発行した奉書——船貿易を行っていた）と当時オランダ領だった台湾の行政長官ピーテル・ノイツの対立から始まった事件。1628 年（寛永 5）タイオワン（現台南市）に来航していた末次船の日本人

船員とオランダ人が争い、互いに人質をとったまま双方の船が長崎にやってきた。その後日本側（代官末次）がオランダ人を入獄したままの状態が長引くが、ノイツの長官解任、幕府による事情聴取中の末次不審死という日蘭両者が面子を保つ形で決着をつけた。このときの和解方法がオランダに対する幕府の信頼を高め、オランダによる長崎交易独占のきっかけとなったと言われている（永積, 2001, p.179-196 に詳しい）。

- (19) 朱印船貿易において、京都の貿易家のもとで東南アジアに出向いていた天竺徳兵衛や上記注釈(16)にある鄭成功を扱った歌舞伎が人気を博した。とくに鄭成功（日本人の母親の血を受け継ぐ中国人）を主人公とする国性爺合戦は有名で、各地の神社で行われる奉納素人芝居にも、子供が扮する和藤内（鄭成功）による虎退治の場面がしばしば登場する（浦賀為朝神社の「虎踊」など）。ちなみに、和藤内という人物名は作者近松の創作で、**和**人でも**藤**（唐）人でも**内**（無い）という語呂合わせから来ている。
- (20) 海外情報の収集は織田政権から始まって代々の為政者が熱心に行っており、家康もその例外ではない。アダムスもビスカイノも家康の謁見を受けていることが彼らの手紙や日記に記されている。また、徳川時代を通じて、幕府はオランダ商館から『オランダ風説書』という形で定期的に海外情報を得ていた（松方, 2010）。
- (21) （幕府の管理のもと）享保年間に整備された菱垣廻船・樽廻船を中心とする海運業の発展と、商品の多様化・輸送量の増加を背景に、天保期を境として隆盛化する尾張内海船、新たな集積拠点としての神奈川湊の繁栄などについては、斎藤, 1994 に数量を伴った詳しい記述がある。
- (22) ケンペルの日記には、その奇妙な外観に関する記述（ケンペル, 1977, p.23-25）があり、何枚かのスケッチも残されている（同, p.26）。弁財船の構造と弱点については、石井, 1995a 第Ⅲ章に詳しい。
- (23) 西国大名に対する対策としては、大船没収（1609 年・慶長 14）や大船建造禁止（1635 年・寛永 12）といった政策面での締め付け（安達, 1995 に詳しい）のほか、徳川水軍の旗艦「安宅丸」建造（1632 年・寛永 9）に合わせるように、同年には下田に大福丸と海生丸の 2 艘の関船を配備するといった軍事面の強化もはかっている（石井, 1995b, p.13-14）。一方、鎖国政策に伴う対外的緊張（たとえば、1640 年・寛永 17 に貿易再開を求めるポルトガル使節を処刑した）への対策として 1641 年（寛永 18）から全国に遠見番所を設置（松方, 2010, p.39）し始めており、特に長崎と江戸に対する防衛が強化された。武田, 2005 は、オランダ商館の長崎移転に関して次のような幕府の国内防衛的側面に触れている（p.157-8）。
- …日本が外から攻撃されるとすれば、東シナ海からであると家光政権は確信していた。江戸湾を除けば、その他の地域への攻撃は戦略的に意味がないという判断である。平戸オランダ商館も外国勢力による侵略懸念の対象外ではなかった。…
- (24) かなり粗い議論ではあるが、大石（1998, p.178）は、以下のような式を用いて大岡らの経済政策（享保の改革）を説明している。

$$Z = \frac{x}{a}X$$

ここで、

Z: 領主の現実（実際）の経済力

X: 領主が収納する年貢米総量

x: 米の単位量価格

a: 米以外の諸色の単位量価格

$\frac{x}{a}$ が定数項ならば、石高制幕藩体制において領主の経済状況を定常状態に保つ（あるいは徐々に増やしていく）ことは、生産技術の向上や新田開発などによる作付面積の増大など生産者側の努力だけで可能となる。実際には、x は米の収穫量によって変動するが、マクロ的には xX は定数となるので、a が x と連動している限り $\frac{x}{a}$ を定数項とみなしてもよいことになる。その意味で、米穀生産だけを考えればよい経済体制を維持する上で x と a の価格連動は（米以外の経済活動への抑圧を前提とする限り）理論上は正鵠を得たものといえる。米価を農業政策の中心とするこの考え方は、食が多様化した現在でも根強く生き残っている。

- (25) 高橋, 1974, p.152 に引用された「享保八卯年十月水野和泉守様御奉行所江御渡御書付写」には、

一、諸国より積廻候商売物米穀を初め諸色の分何国唯方より誰方江誰船にて何々之品何程相廻り候員数帳面仕立三月六月九月十二月右月初江戸町奉行方江差出可申候

但江戸着之分ハ別帳面認可上差出候

卯十一月

右御書付之趣町奉行所江御掛合相成左之

拾壺品

右此旨和泉守殿御渡御書付ニ有之候諸色之内書面之通り御書付御越可上成候以上

大岡越前守

諏訪美濃守

右浦賀御奉行堀隠岐守様御勤役中日記ニ有之候

とある。ここで「拾壺品」とあるのは、当時の生活必需品である、「米・味噌・油・塩・醤油・魚油・木綿・ほうれい綿・薪・炭・酒」を指し、その流入量を四半期ごとに報告せよと、南北町奉行連名で指示している。

- (26) 江戸に入った米穀量の中で数量が把握できているのは、

- | | |
|-------------------------------|-----------|
| (イ) 江戸廻船問屋扱江戸入津米（浦賀経由） | 835,681 俵 |
| (ロ) 江戸廻船問屋扱武家直送米（浦賀経由） | 585,641 俵 |
| (ハ) 江戸地廻船問屋扱商人米（陸路・河川、江戸湾内航路） | 420,772 俵 |

である（大石, 1998, p.83）。これをもとに、江戸への商人米の浦賀経由割合を算出した

$$\left(\frac{(イ)}{(イ)+(ハ)} = 0.665 \right)。$$

- (27) 関西と江戸を結ぶ廻船のスピードに関して、石井, 1995b, p.256 には以下のような記録が挙げられている。
- …そこで一例をあげてみると、天保 7 年 (1836) 9 月から翌 8 年 5 月にかけて 33 艘の廻船が、平均 1200 石ほどの米を積んで兵庫から江戸へ航海した記録がある。これによると、33 艘の平均所要日数はわずか 12 日にすぎず、最も速い船は 6 日、10 日以内に走破したものは 12 艘に及び、15 日以内ならば 20 艘で全体の 6 割に達している。
- (28) 冬場に悪天候が続く日本海側では、冬場の廻船運航は行われなかった。そのため、海難事故が多発するのは主に太平洋沿岸地域である。また、沈没ではなく漂流が比較的多かったのは、船体自体が頑丈であるのに比して、巨大な舵が壊れることで操縦不能になること、嵐に遭うとまず帆柱を切り倒すという対処法が一般的で、転覆は防げても嵐が止んだあとの帆走が不可能になることが原因だった。
- (29) 1795 年 (寛政 7) にフランス革命軍がオランダに侵攻し連邦共和国が崩壊すると、総督のオラニエ公ウィレム 5 世は家族と共にイギリスへ亡命し、海外の植民地に対し、本国からフランス軍を駆逐するまでの間、領地のすべてをイギリスへ移譲するように命じた。これに端を発する (フランス傀儡の) オランダとイギリスの間での植民地争奪戦の最中にフェートン号事件が起きる。なお、ナポレオン失脚後、オランダは王国として復活するが、植民地返還に関するロンドン条約 (1814 および 1824 年) により、喜望峰、セイロン、シンガポールを繋ぐ中国へのルートの主要部分が正式にイギリスのものになり、オランダはボンダ海峡を中心にインドネシア周辺の植民地経営に専念することになる (Kogure, 2008, Chap.1)。
- (30) 木崎, 1992, p.27-30 に、安政の開国以前にロシアの勢力範囲に漂着した人々、あるいはロシア船で送還されて来た人々の一覧があり、13 件のケースが記載されている。以下はそれを表にしたものである。18 世紀にはカムチャッカ等に直接辿り着く場合が多いが、後には漂流中に捕鯨船に救助されるケースが増える。

船名	漂着年	遭難者	漂着地	その後
大坂漂民	1695 (元禄8)	伝兵衛ら 13人	カムチャッカ	未帰還
南部漂民	1710 (宝永7)	三右衛門ら 10人	カムチャッカ	未帰還
薩摩若潮丸	1729 (享保14)	宗蔵ら 17人	カムチャッカ	未帰還
南部多賀丸	1745 (延享2)	武内徳兵衛ら 11人	千島	未帰還
伊勢神昌丸	1783 (天明3)	大黒屋光太夫ら 16人	アリューシャン	3人帰還
仙台若宮丸	1794 (寛政6)	平兵衛ら 16人	アリューシャン	4人帰還
南部慶祥丸	1804 (文化1)	継右衛門ら 6人	千島	独力帰還
摂津歓喜丸	1811 (文化8)	平助ら 16人	カムチャッカ	7人帰還
薩摩永寿丸	1813 (文化10)	喜三左衛門ら 12人	千島	3人帰還
尾張督乗丸	1815 (文化12)	重吉ら 3人	メキシコ (英船救助)	2人帰還 (露経由)
越後五社丸	1832 (天保3)	惣吉ら 4人	ハワイ	3人帰還 (露経由)
越中長者丸	1839 (天保10)	平四郎ら 7人	米捕鯨船	6人帰還
紀伊天寿丸	1850 (嘉永3)	虎吉ら 13人	露・米船	7人帰還 (露経由)

(上書 p.27-30 の箇条書き一覧をもとに表作成)

- (31) ラクスマン事件の顛末については、木崎, 1992 に詳しい記述がある。
- (32) ロシアとの一連の衝突事件のひとつで、1811 年（文化 8）、国後島を測量中のディアナ号艦長ゴロウニン等 7 名を日本側が捕縛した。艦の副官リコルドは、翌年、日本船を襲撃し、高田屋嘉兵衛ら 6 名を拉致した。1813 年（文化 10）、捕虜交換で事件は決着する。この時の会談では、千島列島における日露の国境問題も話し合われている。
- (33) 南北戦争後、登録船数は急減するが、これは、鯨乱獲による鯨油採取減とともに油田開発（1859 年・安政 6、米ペンシルバニア州のドレーク油田が世界初）によるエネルギー供給の転換が大きい。
- (34) 1849 年（嘉永 2）のゴールドラッシュも占領後のカリフォルニアの人口増加に寄与することになる。その後も、経営破綻したロシアの露米会社からのアラスカ購入（1867 年・慶応 3）、ハワイ併合（1898 年・明治 31）など、太平洋を舞台にしたアメリカの西進は続く。現在でも形を変えて（米国領土ではなく同盟国として沖縄・フィリピン・ボルネオを結ぶ第一列島線）、太平洋の西側沿岸までその勢力を伸ばしている。
- (35) マクファーレン, 2010, p.108-109（原書の発行はペリーの浦賀来航の 1 年前にあたる 1852 年・嘉永 5）は、ニューヨークの会社がパナマ地峡の運河建設の権利を得て現地調査をしたレポートを紹介しており、その中の記述として、

「カリフォルニアがアメリカ領土に組み入れられたことにより、支那との貿易が展開することは誰もが予想できることである。サンフランシスコと支那は蒸気船を使えば、わずか 20 日の距離である。またアメリカ西海岸と大西洋岸との移動には、パナマ地峡ルートを利用すれば 30 日強である。したがって蒸気船による太平洋航路ができれば、ニューヨーク・マカオ間はおよそ 60 日で移動可能になる。現在の南米ホーン岬を抜ける支那への航路では往復に 10 ヶ月もかかっている。ヨーロッパと支那の距離はさらに遠く、往復にはおよそ 1 年が必要である。企画書によれば、パナマ地峡に運河が完成し太平洋航路とリンクすれば、リバプールと支那沿岸は 60 日の距離に短縮される。アメリカを経由すればロンドンと支那が 5 ヶ月で結ばれる。現在の半分の日数に短縮されることになる」

とある。ちなみに、パナマ運河開通はかなり遅れて、1914 年（大正 3）になる。

	年 月 日		渡 来 艦 船	渡来場所	渡来目的
	渡 来	退 去			
1	文政元年 (1818) 5/14	5/21	英国商船ブラザーズ号	浦 賀	交 易
2	文政 5 年 (1822) 4/29	5 / 8	英国捕鯨船サラセン号	浦 賀	薪水補給
3	天保 8 年 (1837) 6/28	6/29	米国商船モリソン号	浦 賀	通商要求 漂流民護送
4	弘化 2 年 (1845) 3/11	3/15	米国捕鯨船マンハタン号	浦 賀	漂流民護送
5	弘化 3 年 (1846) 閏 5/27	6 / 7	米国軍艦 2 艘（ビッドル）	野比沖	通商要求
6	同 年 6/28	6/29	丁抹国軍艦ガラテア号	秋谷沖	薪水補給
7	嘉永 2 年 (1849) 閏 4/8	閏 4/17	英国軍艦マリナー号	浦賀沖	湾内測量
8	嘉永 6 年 (1853) 6/3	6/12	米国軍艦 4 艘（ペリー）	浦賀沖	通商要求
9	安政元年 (1854) 正/16	3/21	米国軍艦 9 艘（ペリー）	金沢沖	条約締結

- (36) この時期に浦賀およびその近郊に渡来した外国船の一覧が、原, 2008, p.119 にある(前頁に転載)。この表からもアメリカが他国より浦賀を重視していたことがわかる。
- (37) 1853 年(嘉永 6) のペリー艦隊江戸湾侵入によって、浦賀水道における進入阻止が机上の空論であったことが証明されるが、この時のペリー側の砲門数と台場の砲門数の比較が原, 2008, p.17-18 にあり、数字の上からも防備の貧弱さは明らかである。
- (38) ナポレオン戦争時(1804~15) にフランス軍の侵攻を恐れたイギリスが大ブリテン島とアイルランド島の南・東岸に数多く設置した要塞をマーテロ塔(右写真はその一つ。現ジョイス記念館——ダブリン郊外)と呼び、軍艦迎撃施設造りの常識になっていたが、それに比べ、大砲がむき出しになっている台場の弱さは、サトウ, 2012, p.128-133 にも記述されている。
- (39) 第 4 章に述べたとおり、江戸への生活必需品の大半は浦賀経由の海路を利用していたが、江戸湾封鎖に備え、それまで補助経路に過ぎなかった内川廻り(利根川——印旛沼——検見川ルート)を、途中の陸路を使わずに結ぶための運河掘削が検討された(平尾, 1994, p.125)。
- (40) 幕府が開港場を東海道から外そうとする意図は、石井, 1976, p.49 に記されている。



サンディコープのマーテロ塔
(上野, 1999, p.32 より)

参考・引用文献

- 安達裕之(1995) 異様の船. 平凡社. 東京
- 石井謙治(1995a) 和船Ⅰ. ものとなりの文化史. 法政大学出版局. 東京
- 石井謙治(1995b) 和船Ⅱ. ものとなりの文化史. 法政大学出版局. 東京
- 石井孝(1976) 港都横浜の誕生. 有隣新書 1. 有隣堂. 横浜
- 磯貝正義、服部治則校注(1976) 改訂甲陽軍艦(上・中・下). 新人物往来社. 東京
- 岩生成一(1985) 朱印船貿易史の研究. 吉川弘文館. 東京
- 上野格・アイルランド文化研究会(1999) 図説アイルランド. 河出書房新社. 東京
- エーコ, ウンベルト(2010) バウドリーノ(上・下). 堤康德訳. 岩波書店. 東京
- 大石慎三郎(1998) 享保改革の商業政策. 吉川弘文館. 東京
- 大石学(2009) 江戸の外交戦略. 角川選書 446. 角川学芸出版. 東京
- 大泉光一訳註(2010) 支倉六右衛門常長「慶長遣欧使節」研究資料集成 第1巻. 雄山閣. 東京
- 太田勝也(2000) 長崎貿易. 同成社. 東京
- 木崎良平(1992) 光太夫とラクスマン. 刀水書房. 東京
- ケンペル, エンゲルベルト(1977) 江戸参府旅行日記. 斎藤信訳. 東洋文庫 303. 平凡社. 東京

- 幸田成友（1975）江戸の町人の人口．幸田成友著作集第2巻．中央公論社．東京
- 斎藤善之（1994）内海船と幕藩制市場の解体．柏書房．東京
- 佐々木譲（2006）幕臣たちと技術立国．集英社新書．集英社．東京
- サトウ，アーネスト（2012）一外交官の見た明治維新（上）．坂田誠一訳．岩波文庫 425-1．岩波書店．東京
- 鈴木かほる（1998）戦国期武田水軍向井氏について．神奈川地域史研究第16号．神奈川地域史研究会．横浜
- 高橋恭一（1974）浦賀奉行史．名著出版．東京
- 武田万里子（2005）鎖国と国境の成立．同成社．東京
- 多摩学グループ（2013）浦賀を中心に見た江戸幕府の対外貿易と海防．多摩学電子新書 Vol.12 (<http://www.tama.ac.jp/guide/img/tamagaku/vol12.pdf>)．多摩大学．東京
- 寺島実郎（2012）大中華圏．NHK出版．東京
- 永積洋子（2001）朱印船．日本歴史叢書 60．吉川弘文館．東京
- 橋本實校訂（1940）北條五代記．雑誌古典研究 5-14 別冊付録．雄山閣．東京
- 羽田正（2007）東インド会社とアジアの海．興亡の世界史 15．講談社．東京
- 原剛（2008）幕末海防史の研究．名著出版．東京
- 平尾信子（1994）黒船前夜の出会い．日本放送出版協会．東京
- 細谷雄一（2012）国際秩序．中公新書 2190．中央公論新社．東京
- 松浦静山（1978a）甲子夜話 4．東洋文庫 333．平凡社．東京
- 松浦静山（1978b）甲子夜話 6．東洋文庫 342．平凡社．東京
- マクファーレン，チャールズ（2010）日本 1852——ペリー遠征計画の基礎資料．渡辺惣樹訳．草思社．東京
- 松方冬子（2010）オランダ風説書．中央公論社．東京
- モルガ，アントニオ・デ（1966）フィリピン諸島誌．神吉敬三他訳．大航海時代叢書 VII．岩波書店．東京
- 諸橋正幸（2010）古代・中世史から見た多摩地域の「独立」気風．経営・情報研究 No.15. P.1-18，多摩大学．東京
- 多摩学電子新書 Vol.1 (http://www.tama.ac.jp/guide/img/tamagaku/01_morohashi.pdf) から入手可能
- 山形欣哉（2004）歴史の海を走る．農山漁村文化協会．東京
- Kogure, Minori (2008) National Prestige and Economic Interest —Dutch Diplomacy towards Japan 1850-1863—, Shaker Publishing, Netherlands
- Reid, Anthony (1988) Southeast Asia in the Age of Commerce 1450-1680. Volume One. Yale University Press, London
- Reid, Anthony (1993) Southeast Asia in the Age of Commerce 1450-1680. Volume Two. Yale University Press, London

関係略年表

「区」は「はじめに」で述べた各時代区分A～Cを示す。また、出来事記述のうち太字のものは、浦賀に関するエポックメイキングな事柄を示す。

区	西暦	和暦	日本	海外
	1492	明応 1		レコンキスタ完了。 ----- コロンブス、米大陸発見
	1494	明応 3		トルデシリャス条約（西・葡による世界分割統治に教皇のお墨付き）
	1498	明応 7		ヴァスコ・ダ・ガマのインド発見
	1511	永正 8		葡、マラッカ占領
	1534	天文 3		イエズス会創設
	1542	天文 11	ポルトガル人による鉄砲伝来	
	1549	天文 18	ザビエル、鹿児島上陸	
	1558	弘治 3		明、マカオに葡人居住を許可
	1571	元亀 2		西、マニラに拠点
	1580	天正 8		西葡同君連合（～1640）
	1581	天正 9		蘭、西から独立宣言（完全独立は 1648）
	1582	天正 10	武田氏滅亡。向井正綱、徳川氏被官	
	1588	天正 16		英による西無敵艦隊撃破
A	1590	天正 18	家康、江戸入府	
	1598	慶長 3	秀吉没	蘭船リーフデ号等アムステルダム出航
	1600	慶長 5	関ヶ原の戦い。家康実質上の政権奪取 ----- 蘭リーフデ号、臼杵湾に漂着	
	1601	慶長 6		英東インド会社設立
	1602	慶長 7		蘭東インド会社設立
	1605	慶長 10	秀忠征夷大將軍	
	1607	慶長 12	家康、駿府にて大御所政治開始	
	1609	慶長 14	蘭、平戸に商館建設 ----- 西サン・フランシスコ号岩和田で座礁 ----- 西国大名の 500 石以上の船没収	
	1610	慶長 15	サン・ペナベンチュラ号浦賀出帆	左船、アカブルコ着
	1611	慶長 16	ビスカイノ、浦賀へ来航	
	1612	慶長 17	サン・セバスチャン号浦賀出港後座礁	
	1613	慶長 18	英、平戸商館建設（～1623） ----- 遣欧使節団月の浦出帆。ビスカイノ同行	

区	西暦	和暦	日本	海外
A	1616	元和 2	家康没 ----- 下田奉行所設置	
	1619	元和 5		蘭、バタヴィア占領
	1623	元和 9	家光征夷大將軍。秀忠大御所政治	
	1624	寛永 1		蘭、台湾を占拠
	1628	寛永 5	タイオワン事件	
	1632	寛永 9	秀忠没 ----- 下田に大福丸・海生丸配備 ----- 伊東で安宅丸建造開始（～1635）	
	1635	寛永 12	武家諸法度改定（大船建造禁止）	
	1636	寛永 13	長崎出島完成	
	1637	寛永 14	島原の乱（～1638）	
	1639	寛永 16	葡船来航禁止（鎖国の完成）	
B	1640	寛永 17	交易再開依頼に来航した葡使節を処刑	
	1641	寛永 18	蘭商館を平戸から長崎へ移転させる ----- 全国に遠見番所設置	
	1644	寛永 21		明滅亡、清による中国支配
	1646	正保 3	幕府、鄭成功らの援兵要請を断る	
	1648	慶安 1		ウェストファリア条約（蘭完全独立）
	1651	慶安 4	家光没	
	1658	万治 1		鄭成功、北伐軍結成
	1661	寛文 1	河村瑞賢による国内航路整備（～1672）	鄭成功、蘭に代わり台湾に拠点
	1664	寛文 4		仏東インド会社設立
	1668	寛文 8	長崎貿易の銀貨支払いを金貨に替える	
	1689	元禄 2		清露、ネルチンスク条約
	1696	元禄 9	三崎・走水両奉行所廃止	
	1705	宝永 2		ペテルブルグに日本語学校開設
	1715	正徳 5	正徳新例 ----- 国性爺合戦初演	
	1716	享保 1	吉宗將軍職、享保の改革始まる（～45）	
	1720	享保 5	浦賀奉行所設置（下田より移転）	
	1739	元文 4	露探検船、陸奥・安房・伊豆沖に出現	
	1754	宝暦 4		露日本語学校、イルクーツクへ移転
	1757	宝暦 7	天竺徳兵衛聞書往来初演	プラッシーの戦い（英、仏を印より駆逐）

区	西暦	和暦	日本	海外
B	1769	明和 6		仏東インド会社解散
	1771	明和 8	ベニョフスキー、露の対日侵略を警告	
	1776	安永 5		米独立
	1786	天明 6	老中田沼意次失脚。蝦夷地調査中止	
	1789	寛政 1		仏革命
C	1792	寛政 4	露ラクスマン根室に来航	
	1795	寛政 7		仏侵攻により蘭総督、英国亡命
	1799	寛政 11		露、アラスカ領有。蘭東インド会社廃止
	1800	寛政 12		レザノフ、露米会社設立
	1804	文化 1	露レザノフ長崎来航	ナポレオン皇帝即位
	1808	文化 5	フェートン号事件	
	1813	文化 10	ゴロウニン事件解決（1811～）	亡命総督、蘭帰国。国王就任
	1815	文化 12		ワーテルローの戦い
	1824	文政 7	常陸沖に英捕鯨船。住民と物々交換	
	1825	文政 8	無二念打払令	
	1837	天保 8	米モリソン号浦賀来航、奉行による砲撃	
	1841	天保 12		阿片戦争（～1842）
	1842	天保 13	無二念打払令停止、薪水提供許可	
	1845	弘化 2	米捕鯨船マンハッタン号浦賀来航	
	1846	弘化 3	米ビートル浦賀来航。幕府通商拒絶	米英オレゴン協定。米墨戦争（～48）
	1848	嘉永 1		米、墨より加州獲得
	1849	嘉永 2		桑港、ゴールドラッシュ
	1853	嘉永 6	ペリー浦賀来航	
	1854	安政 1	ペリー来航。米英と和親条約締結	
	1855	安政 2	露蘭と和親条約締結	
	1856	安政 3	ハリス下田へ来航（通商条約交渉）	第二次阿片戦争（～1860）
	1858	安政 5	井伊直助、大老就任	英東インド会社解散
			米蘭露英仏と修好通商条約締結	
	1859	安政 6	横浜開港	米で石油採掘開始
	1861	文久 1		米南北戦争勃発（～1865）
	1863	文久 3	薩英戦争	
	1864	文久 4	馬関戦争	
	1868	明治 1	大政奉還	